

# SAFETY ALERT

## VERKEERDE AANSLUITING WISSEL MET POTENTIELE FRONTALE TREINBOTSING TOT GEVOLG

### Wat is er gebeurd?

Op 26 november wordt een niet-urgente storing gemeld die in overleg met de Trdl in de nacht van 27/28-11-2018 hersteld mag worden op een reguliere storings-Wbi. De storing betreft een aardfout in de aansluitkabel voor de motorstroom op wissel 307A te Vught Aansluiting. Om de storing op te lossen wordt een slipkabel gelegd tussen het relaishuis en de wissel aansluitkast. Tijdens de werkzaamheden blijkt dat het wissel niet getest kan worden i.v.m. een overlappend Wbi van een nevenaannemer. Het testen kan daardoor pas plaatsvinden na het opheffen van deze Wbi. De Lwb en Trdl spreken af dat de Trdl na het opheffen van de Wbi van de andere aannemer het wissel gaat sturen om de juiste werking te testen en de storingsploeg gaat naar een volgende klus. Bij de controle door de Trdl blijkt dat wissel 307A/B niet in controle komt.

De storingsploeg gaat terug naar wissel 307A/B, verwijdert de aangebrachte slipkabel en brengt de originele kabelaansluiting weer terug. Omdat de nog resterende tijd kort is ervaart men **tijdsdruk**. De Lwb vraagt 4 x aan de Trdl om het wissel heen en weer te leggen waarna het spoor op tijd in dienst wordt gegeven.

De eerste trein krijgt een rijweg over wissel 307B in de RL stand richting vrije baan rechterspoor. In werkelijkheid ligt wissel 307A/B in de LL stand. Hierdoor rijdt de trein niet naar het rechterspoor maar naar het middenspoor. Wissel 309A wordt open gereden en de trein komt tot stilstand. Er is geen persoonlijk letsel en er is beperkte schade aan de infra. **Een frontale botsing tussen twee treinen is echter een reëel risico geweest.**

Achteraf blijkt dat bij het terugbrengen van de originele kabels er verschillende aders verkeerd zijn aangesloten. Bij het testen is vervolgens onvoldoende gecommuniceerd over de daadwerkelijke stand van het wissel. Zowel het acceptatieprotocol (ACP) als de communicatie-discipline is niet gevolgd. In werkelijkheid bleek de stand van het wissel buiten niet overeen te komen met de informatie in systeem Procesleiding van de Trdl.

### Leermoment

Bij werkzaamheden in de treinbeveiliging, dient altijd aantoonbaar controle plaats te vinden op de juiste werking van het systeem en de componenten. Gebruik hiervoor de vigerende ACP60700-6 versie 2. Als deze controle niet mogelijk is of niet binnen de gestelde tijd uitgevoerd kan worden, dan gaat het spoor niet in dienst. **De boodschap is: Veiligheid gaat voor Beschikbaarheid!**

